NR. 1 STYCZEŃ 1934 r. ROK 6

# Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

## Psychologja zawodu szoferskiego

Artykuł niniejszy nie dotyczy sprawy czysto naukowej, oderwanej od życia, ale spraw codziennych, powszednich trosk szofera. Dotyczy zachowania się samego kierowcy, stosunku do innych pojazdów, do przechodniów, do warunków drogi. Psychologja dostarcza nieocenionych danych do rozpoznania zawikłanych spraw na tle wypadku samochodowego. Pod każdym względem jest dla każdego kierowcy rzeczą niezwykle doniosłą.

Cóż to jest psychologja i co ma znią do czynienia kierowca? Psychologja jest to nauka o duszy. A dusza oznacza w nauce **wszystkie nasze duchowe procesy i odruchy, wszystkie myśli, wyobrażenia, ruchy świdome i nieświadome.** — Siedzibą duszy jest mózg i cały system nerwowy. Jak wszelki inny organ ciała, system nerwowy może być osłabiony, może działać gorzej, może też być przez należyte warunki i należyty „trening" wzmocniony.

Każdy szofer czyni codziennie doświadczenia, jak bardzo nasz system nerwowy poddany jest próbom w wirze życia wielkomiejskiego. Szofer napotyka w tymże samym momencie o wiele więcej wrażeń świetlnych i dźwiękowych niż każdy inny śmiertelnik: Mijające wozy, wozy nadjeżdżające z tyłu i ich sygnały, krzyżowanie, sygnały policji ruchu, sygnały świetlne różnobarwne, nieuważni często przechodnie i bawiące się dzieci — wszystko to wymaga od szofera napiętej uwagi, natychmiastowego, często błyskawicznego orjentowania się w sytuacji, odpowiednich odruchów.

Procesy duchowe dają się streścić w następującym schemacie: 1) postrzeżenie, 2) sąd, 3) odruch. Na przykładzie zawodu szoferskiego da się to tak zilustrować: Kierowca podąża z umiarkowaną szybkością przez szeroką, widną ulicę, — Droga wolna! Nagle z domu wybiega dziecko i pędem wpada na jezdnię. Dziecko zmienia poprzedni obraz. Nerwy wzrokowe kierowcy chwytają obraz dziecka, obraz ten oddziaływa na mózg. Tu szofer uświadamia sobie obraz, po maleńkiej chwili, wymaganej przez ustrój nerwowy można dopiero powiedzieć, że szofer widzi dziecko. To jest pierwsza faza: postrzeżenie. Przechodzi ona w drugą: w sąd. Szofer wie z doświadczenia, że dziecko na jezdni przedstawia niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku. I teraz następuje trzecia faza: odruch. Dużo szybciej, niż to można opisać, zdejmuje kierowca nogę z pedału, naciska hamulec, aby w zwolnionem tempie wyminąć dziecko, lub nawet zatrzymać samochęd. Jest to trzecia faza.

Oczywiście w praktyce proces ten odbywa się o wiele szybciej: prócz tego istnieją różne odmiany tych procesów. Najpierw więc mamy **zupełnie świadome,** przy których jak w wyżej podanym przykładzie szofer w pełni uświadamia sobie, co trzeba robić i działa z całkowitem rozeznaniem. Widzi dziecko i świadomie hamuje wóz. Inne są **nieświadome**, np. chcemy coś sprawdzić w chłodnicy. Chwytamy ręką za korek. Grzeje. Nie zatrzymujemy ręki, tylko ją odruchowo cofamy. Odczucie gorąca bezpośrednio popchnęło rękę do odruchu. Są też **ruchy automatyczne,** dokonywujące się całkiem bez udziału świadomości. Są one wynikiem przyzwyczajenia. Każdy doświadczony kierowca wie, że, siedząc za kierownicą i, prowadząc wóz, dokonywa dziesiątki ruchów bez zastanowienia, bez udziału świadomości, bez wyboru sposobów działania. Ruchy te „weszły już w krew" kierowcy. Niedoświadczony szofer musi przed każdą taką czynnością się zastanawiać, rozważać itp. Stąd częste wahania, bojaźliwość, niepewność. Wyszkolenie zawodowe szofera jest w znacznym stopniu **przyzwyczajeniem do automatyczności odruchów**. Taki szofer nie będzie się już wahał przy prowadzeniu wozu na prostej drodze, przy skręcaniu, hamowaniu itp.

Nie mniejsze znaczenie mają jednak reakcje świadome. Widzieliśmy już, że między spostrzeżeniem a odruchem jest pewien przeciąg czasu. Odgrywa on w zawodzie szoferskim specjalną rolę. Jeśli jest za długi, to znaczy, jeśli dany kierowca, jak to się mówi „ciężko się orjentuje" — wypadek jest pewny: nie zdoła na czas zahamować. Oczywiście niezawsze był czas do zastanowienia się i reakcji. To też obrona w największej ilości wypadków samochodowych idzie w tym kierunku, że było niemożliwe zareagować, mimo czujności i uwagi szofera.

Im mniejsza jest przerwa między spostrzeżeniem a odruchem, tem lepiej: Z drugiej jednak strony zdolność postrzegania i reagowania jest niezawsze jednakowa, nawet u jednego i tego samego kierowcy: np. zmniejszy ją rozmowa z pasażerem w czasie prowadzenia wozu. Taksamo zmartwienie, gniew itp. zmniejszają zdolność orjentacji i reakcji, uniemożliwiają skupiene uwagi na drodze, czujności na wydarzenia, zakłucają również działalność mózgu i nerwów. Podobnie działa **przemęczenie pracą, niedostateczny odpoczynek nocny.** Nurtująca choroba osłabić może również zdolność reakcji nerwowej. Nie trzeba chyba dodawać, bo każdy to zrozumie, że częściowe zatrucie, jakie np. występuje przy nadmiernem użyciu alkoholu, pogarsza również zdolność działania nerwów i działalność mózgu.

Specjalną rolę w zawodzie szoferskim odgrywa tak zwana sekunda strachu reakcji. Nie jest to najczęściej sekunda, ale jakiś ułamek sekundy. — Chodzi o to, że strach pod wpływem grożącego niebezpieczeństwa paraliżuje aktywność aparatu nerwowego. Niech to trwa nawet ułamek sekundy, a już może być katastrofa. Zastanówmy się nad tem, że, jeśli nawet auto porusza się z szybkością 40 klm., w każdej sekundzie przebiega przestrzeń 11 metrów.

Z tych uwag można się zorjentować, jakie wymogi stawia życie przed kierowcą: przedewszystkiem szybka zdolność chwytania wszystkich okoliczności i zmiany na drodze. Dalej: szybka i jasna zdolność orjentacyjna, znaczne wyszkolenie, powodujące, że cały szereg czynności dokonywa się automatycznie, bez zastanowienia.

Z drugiej strony nawet „urzędowy" szofer jak to się mówi, może nie reagować właściwie, dlatego, że organizm jego jest osłabiony, jeśli nie ma należytego wypoczynku, odpowiedniej równowagi ducha, jeśli przywalają go troski i kłopoty.

Te fakty nie tylko uczą nas orjentacji w zachowaniu się kierowców ale również wskazują, że, jeśli od szoferów wymaga się wiele, to trzeba im zapewnić należyte warunki pracy i zabezpieczyć ich egzystencję. Codzienna troska o kawałek chleba uniemożliwia normalną pracę, na czem cierpi bezpieczeństwo publiczne.

# Motoryzacja kolei żelaznych

Prasa doniosła, że Państwowe Zakłady Inżynierji w Krośniewicach zbudowały po raz pierwszy wagon motorowy. Próby z nim przeprowadzone miały być w styczniu, na jednej z prywatnych kolei wąskotorowych. Wagon przeznaczony ma być dla linji wąskotorowych KPK Mołodeczno—Druja.

Na zachodzie motoryzacja kolei czyni wielkie postępy. Podamy tu dane z niektórych krajów:

**Francja:**

Generalny Dyrektor Państwowych kolei Francuskich, Dautry, zakomunikował przedstawicielom prasy, że Koleje Francuskie już od paru lat posiadają parę samochodów na szyny, zwanych **„Automotrice"**. Dopiero jednak w tym roku ten środek komunikacji zyskał na znaczeniu, gdyż udało się wybudować wozy na 50 pasażerów, i osiągające szybkość do 150 km na godzinę. — Dozwolona przez władze szybkość wynosi 130 km. Auto marki **„Bugatti"** odbywa dziennie 500 km odległości na szlaku: Paris—Deauville (Trouville, prócz tego obsługuje miejsca kąpielowe od Deauville—Cabourg.

Euto Renault przebywa odległość Trouville—Liseux w 20 minut (30 km z przystankiem).

Opierając się na tych doświadczeniach, Koleje Państwowe wprowadziły plan motoryzacji przewidujący narazie 70 wozów, które od r. 1932 do 1. sierpnia 1933 pokryły odległość przeszło miljona kilometrów. Z 14 różnych typów wybiera się najstosowniejsze. Plan przewiduje wprowadzenie 5 wozów, mogących pomieścić 150 do 160 pasażerów, jednak rzeczą podstawową jest nietyle wielkość wozów, ile szybkość i częstość komunikacji. W roku 1934 ma być wprowdzone 250 wozów.

**Włochy:**

Na niektórych linjach kolejowych Lombardji i Piemontu stosuje się „litoryny", mające osiemdziesiąt miejsc siedzących, dwa motory po 130 koni mech., osiągnąć mogą szybkość 130 km. Odległość między Rho a Turynem (136 km) przebywają w 1 godzinę 3 minuty. Na pochyłościach przebiegają z szybkością 75—80 km. Koleje mają tę komunikację poważnie rozszerzyć.

**Czechy:**

Koleje w tym kraju zastosowały już szereg tego rodzaju wozów i zdania są naogół korzystne. Podobno władze kolejowe zamierzają rozszerzyć zastosowanie samochodów na szynach.

**Baczność Koledzy z Katowic i okolicy!**

**Komisja Okręgowa Klasowych Związków Zawodowych na Górnym Śląsku, do której należy i nasz Związek, wykupiła jedno przedstawienie w Teatrze miejskim w Katowicach, pod tytułem**

**„ZAŁOGA A"**

**Sztuka jest opracowana na tle bohaterskiej walki górników kopalni „Klimontów" z roku ubiegłego. Jak wiadomo, przetrwali górnicy tej kopalni w podziemiach, żeby uniemożliwić zatopienie i tem samem zatrzymanie kopalni.**

**Przedstawienie odbędzie się w niedzielę, dnia 18 lutego br. o godz. 15,30 po poł.**

**Bilety wstępu są do nabycia w sekretarjacie związkowym. Ceny wynoszą od 0,50 zł do 1,00 zł.**

# Przemysł automobilowy pod rządami Roosewelta

Kodeks, regulujący stosunki w przemyśle samochodowym amerykańskim w granicach planu Roosewelta, który został przedłożony **Roosewelttowskiej administracji odbudowy narodowej** przez Izbę, reprezentującą 78% produkcji i przeszło 95 procent zakładów w przemyśle samochodowym.

Kodeks ten jak wszystkie inne tego rodzaju dla innych gałęzi przemysłu ustala płace minimalne: 40 do 43 centów za godzinę dla robotników płatnych na akord, 11—15 dolarów tygodniowo dla stale zatrudnionych. Liczba uczniów niemoże przekraczać 5% zatrudnionego personelu.

Przeciętny tydzień roboczy wynosić ma w przemyśle samochodowym 35 godzin tygodniowo. Przekroczenia wynosić mogą najwyżej 3%. Personel zatrudniony przy utrzymaniu wozu i przygotowaniu go do drogi pracować może najwyżej 42 godz. tygodn.

Kodeks zapowiada podjęcie kroków, mających na celu zwalczenie zbyt wielkich wahań sezonowych zatrudnienia i stabilizacji robotników czasowo zatrudnionych.

# Kraków wraca do komunikacji konnej

Sytuacja w przemyśle samochodowym w Krakowie i na terenie woj. krakowskiego przedstawia się wprost tragicznie. Podczas gdy jeszcze w roku 1920 prosperowało w Krakowie 17 firm, zastępujących 33 fabryki samochodowe, to obecnie pozostały w Krakowie jedynie dwa zastępstwa: „Fiat", reprezentujący Polskie Zakłady Inżynieryjne i „Citroen".

Przyczyną katastrofalnego zaniku zastępstw samochodwych jest z jednej strony ogólny kryzys go-

spodarczy, a z drugiej fatalny stan dróg. Stwierdzić bowiem należy, że woj. krakowskie — teren najbardziej turystyczny z całego Państwa — ma drogi wprost nie do użycia. Stan szos wypadowych z Krakowa jest tego rodzaju, że uniemożliwia normalną komunikację.

Obecna sytuacja na rynku samochodowym w Krakowie jest tego rodzaju, że prywatni właściciele wozów albo je unieruchamiają, zwracając numery Dyrekcji Robót Publicznych, albo też wozy sprzedają.

W Krakowie niema obecnie w zupełności modelu samochodu z roku 1932, a są tylko dwa wozy z r. 1931. Dwa zastępstwa krakowskie sprzedały w b. r. nie więcej, niż dziesięć samohcodów, przeważnie typu z roku 1930. Nowych wozów zarejestrowano na terenie woj. krakowskiego w roku 1932 około 15.

Na terenie Krakowa komunikacja motorowa odbywa ię używanemi przeważnie bardzo zużytemi już wozami. Wartość każdego z nich waha się w granicach od 1 do 6 tysięcy zł.

W szczególnie przykrem położeniu znaleźli się właściciele autobusów i taksówek.

Również dział samochodów ciężarowych, służących do przewozu zarobkowego, będzie wkrótce zlikwidowany. Dział ten na terenie woj. krakowskiego rozwijał się do niedawna jeszcze świetnie. Samochody ciężarowe stanowiły bardzo szybką i niezawodną komunikację w obrocie towarowym, zwłaszcza w okresie przewozów sezonowych. I tak np. jeszcze przed dwoma laty po kilkadziesiąt samochodów z całego terenu woj. krakowskiego zjeżdżało do Katowic, skąd transporty owoców załadowywały bezpośrednio z wagonów i w szybkim czasie dostarczały je za niedużą stosunkowo opłatą poszczególnym owocarniom.

Jako zjawisko bardzo charakterystyczne dla dzisiejszych czasów daje się zauważyć powolny a systematyczny nawrót do komunikacji konnej. W szczególności przedsiębiorstwa takie, jak browary, młyny a częściowo piekarnie, pozbywają się nierentownych samochodów, zastępując je końmi. Coraz częściej widzi się na ulicach miast i miasteczek wozy konne, rozwożące towary, które do niedawna jeszcze były przewożone wyłącznie samochodami.

W związku zanikiem przemysłu samochodowego kurczą się również obroty kupiectwa samochodowego i to we wszystkich działach, mających styczność z przemysłem samochodowym.

## Linja Autobusowa Wilno-Warszawa-Radom-Kraków-Zakopane

Prasa codzienna notowała pogłoski o stworzeniu wielkiego przedsiębiorstwa autobusowego, finansowanego przez PKO pod zarządem Biuro Podróży „Orbis". Pogłoski te są, według najnowszych informacyj, nie prawdziwe. Natomiast dowiadujemy się z zupełnie wiarogodnego źródła, że Koleje Państwowe organizują wielkie przedsiębiorstwo autobusowe, mające obsłużyć za pomocą 40 autobusów trasę, sięgającą od Wilna przez Warszawę do Zakopanego.

Przypuszczalnie ilość mogących w nowem tem przedsiębiorstwie być zatrudnionych pracowników, łącznie z załogą warsztatu i administracji, wynosić może od 400 do 500 ludzi. Ma to być pewnego rodzaju próba doświadczalna dla kolei. O ile próba ta się powiedzie, kolej niewątpliwie przystąpi do organizowania dalszych linij. Narazie jednak pozostawiono obsługę pozostałych linij inicjatywie prywatnej, względnie komunalnej. Jak słychać, zamówiła już kolej 20 autobusów marki „Polski Fiat" i 20 sztuk marki „Saurer".

# Regulamin wsparć dla bezrobotnych członków

### Związku Zaw. Automobilistów Okręg Katowice

I.

Każdy bezrobotny członek Zw. Zaw. Automobilistów Okręg Katowice otrzyma wsparcie związkowe przewidziane w par. II. niniejszego regulaminu o ile:

1. Należał przynajmniej jeden rok do Związku i zapłacił przynajmniej 12 składek miesięcznych.
2. Nie zalegał ze składkami do Związku więcej jak 3 miesiące (składki płatne są z góry).
3. Zapłacił wszystkie znaczki nadzwyczajne ustalone przez władze związku.
4. Zapłacił w 12 miesiącach, poprzedzających bezrobociu, oprócz składek miesięcznych normalnych, przynajmniej 9 składek dodatkowych na rzecz świadczeń wynikających z niniejszego regulaminu, w wysokości 2,50 zł. miesięcznie.
5. Nie porzucił pracy samowolnie bez zgody Związku, i nie stracił pracy z winy własnej.
6. Stawia się przynajmniej raz w tygodniu do kontroli w Sekretarjacie Związku względnie miejscu przez Związek na to wyznaczonem, w ustalonych przez Związek godzinach.
7. Uczęszcza na zebrania związkowe i wykonuje polecone mu przez Związek prace organizacyjne.
8. Zgłosił się w razie utraty pracy w ciągu dni trzech w Sekretarjacie Związku w Katowicach.

II.

Składki, określone w ustępie 4. par. I. płaci się za miesiąc bieżący. Wyjątkowo dopuszczalne jest zapłata składek za miesiąc wstecz i za miesiąc zgóry, za zgodą Zarządu.

III.

1. Wsparcie wypłacane będzie tygodniowo zdołu w następującej wysokości.

Po wpłaceniu przez danego członka do Związku składek wynikających z par. I. ustęp 4 niniejszego regulaminu w ilości:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | składek | 10,— | zł. | tygod. | na | przeciąg | 8 | tygodni |
| 18 | „ | 12,— | „ | „ | „ | „ | 12 | „ |
| 36 | „ | 14,— | „ | „ | „ | „ | 16 | „ |
| 60 | „ | 16,— | „ | „ | „ | „ | 18 | „ |
| 90 | „ | 18,— | „ | „ | „ | „ | 22 | „ |
| 120 | „ | 20,— | „ | „ | „ | „ | 26 | „ |

2. Za każdych zapłaconych do Związku 24 normalnych składek miesięcznsch otrzyma dany członek, oprócz wyszczególnionych w par. niniejszym, dodatek w wysokości 5% od sparcia zasadniczego.

3. Członek otrzymujący wsparcie z tytułu niniejszego regulaminu zobowiązany jest płacić najniższą normalną składkę miesięczną oraz składki nadzwyczajne.

IV.

1. Wsparcie wypłaca się po wyczerpaniu przez odnośnego członka ustawowych świadczeń z Państwowego Funduszu

Bezrobocia, lub Zakładu Ubezp. żeń względnie, o ile członek nie otrzymuje wsparć z sp nnianych instytucyj, po upływie czterech tygodni po cza za jaki należy mu się zarobek.

2. Jeżeli dochody członka przekraczają kwotę wsparć, może Zarząd Okręgowy częściowe wsparcie przyznać, o ile stan kasy na to pozwala.

V.

Każda wypłacona zapomoga ma być potwierdzona osobnym kwitem i wciągnięta do książeczki członkowskiej.

VI.

W razie odmówienia przez członka pobierającego wsparcie dla bezrobotnych przyjęcia pracy wskazanej mu przez Związek, prawo do pobierania wsparcia upada.

VII.

1. W razie wyczerpania całej zapomogi przewidzianej dla danego bezrobotnego, prawo do ponownej zapomogi członek uzyskuje dopiero rok po pobraniu ostatniej swej zapomogi, o ile w międzyczasie wpłacił conajmniej 9 nowych składek miesięcznych wynikających z par. I. ustęp. 4.

2. Jeżeli członek zapomogę swą pobrał tylko częściowo, to o ile od ostatniej pobranej zasomogi nie upłynął jeszcze rok czasu, ma prawo tylko dobrać tyle rat zapomogowych, ile mu jeszcze do wybrania pełnej kwoty pozostało.

3. O ile członek pobrał zapomogę dla bezrobotnych, a przytem użył do tego podstępu i oszustwa zostaje z organizacji wykluczony. W każdym razie winien jest zwrócić w całości pobranc zapomogi.

VIII.

1. Wykonanie niniejszego regulaminu należy do kompetencji Zarządu Okręgowego i Komitetu składającego się z trzech członków Związku Zawodowego Automobilistów, opłacających wkładki łącznie z ubezpieczeniem na bezrobocie.

2. Świadczenia wynikające z regulaminu niniejszego są dobrowolne i nie mogą być zaskarżone. Instancja rozstrzygająca ostatecznie jest Zarząd Okręgowy Zw. Zaw. Automobilistów Katowice.

IX.

Regulamin niniejszy obowiązuje od 1 stycznia 1934 roku. Od czasu tego tego tracą moc wszelkie przepisy związkowe obowiązujące poprzednio odnośnie wsparć na bezrobocie.

# Wiadomości z Oddziałów

## KATOWICE.

Na ostatnio odbytem posiedzeniu rozpatrywał Zarząd wioski o przydział zapomóg zimowych dla członków. Wniosków wpłynęło bardzo dużo, co jest zrozumiałe wobec ogromnego bezrobocia jakie ma obecnie miejsce. Przeszło połowę członków Związku jest bez pracy i nie ma widoków na poprawę. Jest zrozumiałe, że udzielenie odpowiednio wysokich zapomóg dla tych setek bezrobotnych wymaga ogromnych funduszów, których Związek niestety nieposiada. To też uchwalono żeby zapomoga dla jednego członka nie przekraczała kwoty 30.— złotych. W latach poprzednich wypłacał Związek do 80,— zł członkowi. Niektórzy z członków już po raz czwarty z rzędu otrzymują ze Związku nadzwyczajną zapomogę zimową t. z., że są już przeszło cztery lata bez pracy. Przy podziale zapomog kierowano się wytycznemi uchwalonemi przez Zarząd na posiedzeniu poprzednim a ogłoszonemi w piśmie „Automobilista Zawodowy“.

Udzielenie zapomóg było możliwe tylko dzięki wpłaceniu przez Spółdzielnię Automobilistów w Katowicach większej kwoty do kasy Związku. Inne firmy na cel ten nic nie ofiarowały. Koledzy, pamiętajcie o tem gdy uskuteczniacie swe zakupy.

*

W grudniu r. ub. odbyło się zebranie członków opłacających dodatkowe składki na wypadek bezrobocia. Po dyskusji przyjęto nowy regulamin wsparć, który powinien zostać ogłoszony w piśmie „Automobilista Zawodowy“. Nowy regulamin obowiązuje od dnia 1. stycznia 1934 r.

## BORYSŁAW.

W dniu 19. I. 1934 r. odbyło się walne zebranie i wybór Zarządu w skład którego weszli następujący koledzy: przewodn. K. Kowalewski, zastępca przewodn. Mis A., sekret. A. Peklo, zast. sekret. Z. Czerny, skarbnik J. Mazur, zast. skarbn. S. Komarnick, pozatem koledzy: M. Hamerman, P. Malik, A. Szott, G. Franiszyn, M. Czapla, J. Ziarko.

Komisja Rewizyjna: Przewodn. W. Szewczuk, zast. przewodn. S. Prystaj i W. Łuć.

Sąd koleżeński: Przewodn. M. Czapla, zast. przewodn. F. Bernady, członkowie: Zuckir J., J. Lehner, Hoszowski S.

# WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

## STRAJK SZOFERÓW W PARYŻU

Strajk szoferów jest w Paryżu niemal powszechny. Strajkujący szoferzy ustawili przy większych garażach posterunki, które nie dopuszczają do wyruszenia wozów na miasto.

Na bulwarach ruch automobilowy zmniejszył się do minimum. Kursują w niewielkiej liczbie jedynie wozy prywatne. W kilku punktach miasta doszło do drobnych incydentów pomiędzy strajkującymi a łamistrajkami.

Do strajku szoferów paryskich przystąpili również szoferzy taktówek na przedmieściach i w okolicznych miejscowościach.

Naogół strajk objął 12 000 taksówek.

Strajkujący szoferzy taksówek odbyli wieczorem szereg wieców, poczem w liczbie 6-ciu tysięcy usiłowali przedostać się na Plac Republiki i tam urządzić demonstrację. Policja rozprószyła demonstrantów. Dokonano kilkudziesięciu aresztowań.

## STRAJK 10 TYSIĘCY SZOFERÓW

Nowy Jork. Dziesięć tysięcy szoferów taksówek nowojorskich zastrajkowało, domagając się zwrotu sumy 2 miljonów dolarów, pobranych w formie dodatkowych opłat do podatku, prowadzonych przez Tammany Hall. Opłaty te uznane zostały następnie za nielegalne.

## OD REDAKCJI

Ze względów technicznych byliśmy zmuszeni zmniejszyć objętość ostatnich dwuch numerów naszego pisma. Następne numery ukażą się w dotychczasowej objętości w formie zeszytu.

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow Mieczysław Melek, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa“, Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12